



CÁMARA COLOMBIANA  
DE LA INFRAESTRUCTURA  
POR UNA COLOMBIA UNIDA



MAYO 2024

# BITÁCORA

## DE LA CÁMARA COLOMBIANA DE LA INFRAESTRUCTURA

DIRECCIÓN DE ASUNTOS ECONÓMICOS

# PIB e IPOC

## DÉBIL CRECIMIENTO ECONÓMICO EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 2024

Estancamiento de sectores clave para la economía colombiana y contracción de la inversión, entre los principales factores que explican el débil comportamiento del PIB en este arranque de 2024.

El 2023 fue un año complejo en materia de crecimiento económico. Si bien es cierto que en esa vigencia el país superó la posibilidad de una recesión técnica no deja de ser aún preocupante que en el primer trimestre de 2024, el Producto Interno Bruto (PIB) nacional haya crecido tan solo un 0,7% respecto al primer trimestre de 2023, acumulando así 4 trimestres consecutivos con variaciones por debajo del 1,0%.

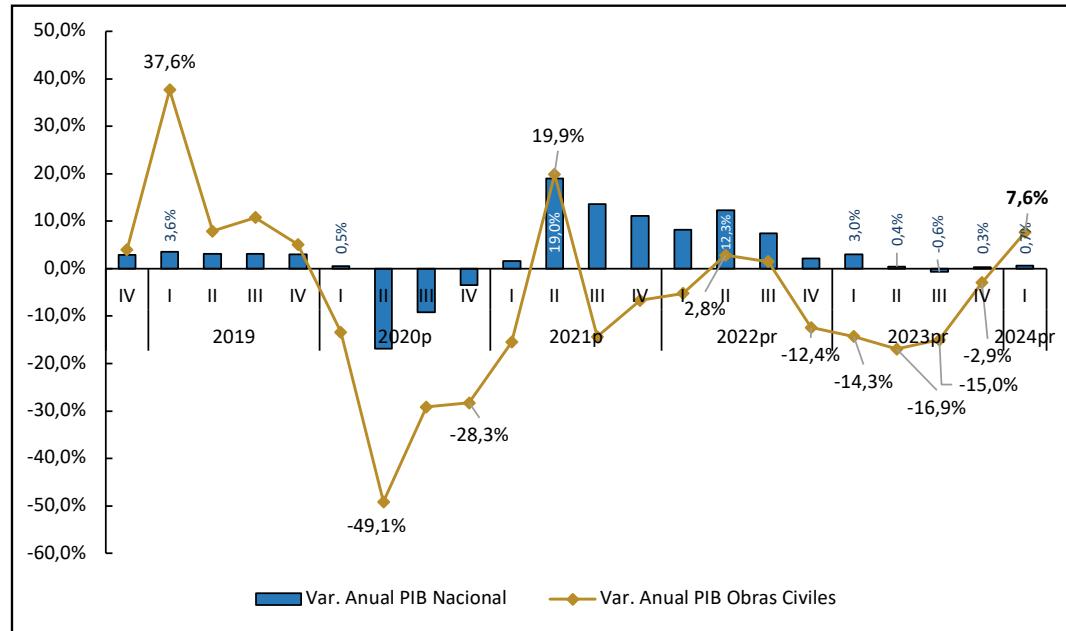
Con esto en mente, la presente bitácora tiene como propósito presentar el análisis

de la Dirección de Asuntos Económicos de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (DAE-CCI) de los resultados del PIB y el Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC), publicados recientemente por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Llama la atención, en particular, que en el primer trimestre de 2024 el sector de obras civiles presentó un crecimiento de 7,6% y que el PIB sectorial como porcentaje del PIB nacional representó el 1,1%.





Gráfica 1. Variación anual PIB nacional y de obras civiles 2018-IV a 2024-I



Fuente: Dirección de Asuntos Económicos de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (DAE-CCI) a partir de DANE (2024)

## I. Una economía estancada

El pasado 15 de mayo de 2024, el Dane publicó las más recientes cifras que dan cuenta del comportamiento del PIB de Colombia para el primer trimestre de 2024. En el periodo objeto de análisis, la economía colombiana creció tan solo un 0,7%, acumulando 4 trimestres con variaciones menores al 1,0%. Lo anterior, muestra una débil dinámica del PIB explicada principalmente por

contracciones en sectores fundamentales como lo es la industria manufacturera, las actividades financieras y la exploración de minas y canteras.

La gráfica 1 presenta las variaciones históricas del PIB nacional y del PIB de obras civiles entre 2018-IV y 2024-I. Se destaca, específicamente, que en el primer trimestre de 2024 el PIB de obras civiles registró un crecimiento de 7,6%, resultado positivo para

el sector, tras las fuertes contracciones evidenciadas entre el cuarto trimestre de 2022 y el cuarto trimestre del 2023. No obstante, pese al crecimiento del sector en el arranque del 2024, el reto principal para los Gobiernos nacional y local es consolidar este comportamiento para los futuros trimestres, dado que el crecimiento del 7,6% no permite recuperar todo el terreno negativo presentado en los anteriores trimestres.

**Tabla 1.** Variación anual y participación sectorial en el PIB total

Actividad Económica	Variación anual	Participación como porcentaje del PIB nacional		Diferencia en Participación en p.p.
		2023-I	2024-I	
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	5,5%	6,0%	6,3%	0,3
Explotación de minas y canteras	-1,5%	4,0%	3,9%	-0,1
Industrias manufactureras	-5,9%	11,9%	11,1%	-0,8
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado	4,5%	3,0%	3,1%	0,1
Construcción	0,7%	4,5%	4,5%	0,0
Comercio al por mayor y al por menor	-0,8%	17,1%	16,9%	-0,2
Información y comunicaciones	-1,6%	3,2%	3,1%	-0,1
Actividades financieras y de seguros	-3,0%	5,5%	5,3%	-0,2
Actividades inmobiliarias	1,7%	9,1%	9,2%	0,1
Actividades profesionales, científicas y técnicas	-0,2%	6,8%	6,8%	-0,1
Administración pública y defensa	5,3%	14,6%	15,2%	0,7
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios	5,2%	4,0%	4,2%	0,2
Valor agregado bruto	<b>0,7%</b>			
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	0,4%	10,4%	10,4%	0,0
Producto interno bruto	0,7%	100,0%	100,0%	

**Fuente:** Dirección de Asuntos Económicos de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (DAE-CCI) a partir de DANE (2024)

Al desagregar el PIB para el primer trimestre del 2024 por actividades económicas se observa que los sectores que tuvieron mayores crecimientos en su producción fueron 'Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca', 'Administración pública y defensa' y 'Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios', los cuales crecieron 5,5%, 5,3% y 5,2%, respectivamente (ver Tabla 1).

Llegado a este punto, no debe perderse de vista que el sector de la construcción

durante cinco trimestres consecutivos registró decrecimientos mayores al 1,0%. En contraposición, en 2024-I, este aumentó su valor agregado en 0,7%. Este resultado se explica principalmente por el fuerte crecimiento de los subsectores 'Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil' (+7,6%) y 'Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil' (+0,7%).





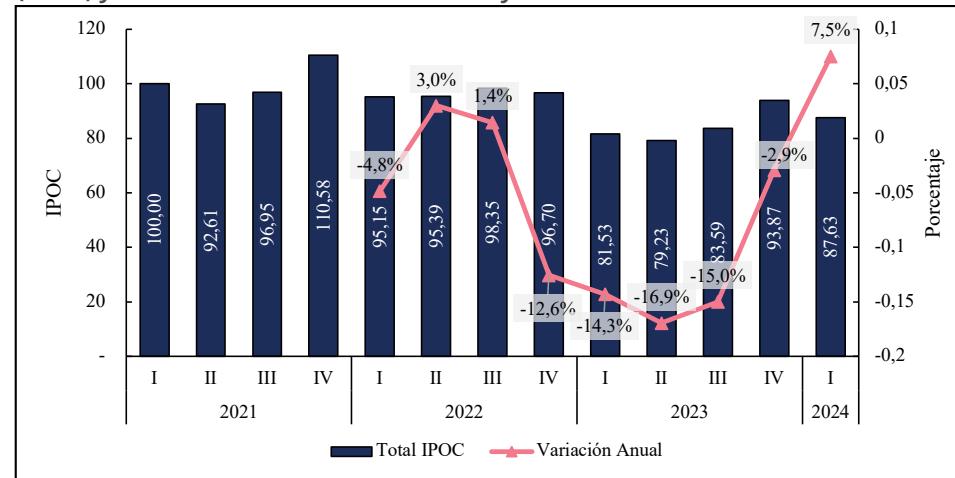
## II. Del Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) al PIB

El Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) tiene por propósito dar a conocer el comportamiento trimestral de la producción en obras civiles, por medio del seguimiento a proyectos en ejecución a nivel nacional, incluyendo las obras a cargo de los Entes Territoriales. Así las cosas, este indicador fortalece el cálculo y análisis del PIB del sector de obras civiles, toda vez que este se erige como el principal insumo para explicar el comportamiento del valor agregado sectorial.

Como se puede observar en la gráfica 2, entre 2023-III y 2024-I, el IPOC ha registrado una tendencia creciente hasta lograr un crecimiento de 7,5% en el primer trimestre de 2024 respecto al mismo periodo de 2023.

La dinámica evidenciada durante el primer trimestre del 2024 en el sector de obras civiles se explica principalmente por el aumento de la producción de cuatro de los cinco tipos de construcción que lo componen. Los tipos de construcción que presentaron mayores crecimientos fueron 'Puertos,

Gráfica 2. Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) y su variación anual entre 2021-I y 2024-I



Fuente: Dirección de Asuntos Económicos de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (DAE-CCI) a partir de DANE (2024)

canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas', 'Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento y otras obras de ingeniería civil', 'Construcciones en minas y plantas industriales' y 'Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles' con aumentos de 80%, 13,5%, 9,4% y 6,5%, respectivamente.

En contraposición, el tipo de construcción que mostro un decrecimiento en su producción fue 'Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables

de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas' con disminuciones del orden de 19,7%. Ahora bien, específicamente, en el caso del tipo de construcción con mayor crecimiento -'Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas'-, su variación se explica por el incremento en producción de obras civiles en 'Acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos' y 'Puertos, vías navegables e instalaciones conexas' (146,3% y 6,7%, respectivamente). En concreto, este resultado puede ser explicado por el fenómeno de El Niño, el cual

tuvo un impacto positivo y significativo en la viabilidad e impulso de proyectos eléctricos y en inversiones en acueductos.

Por su parte, no debe perderse de vista la dinámica de la subclase 'Puertos y carreteras elevadas', la cual registró una variación de 201%. Los avances registrados en las obras del viaducto de la Primera Línea del Metro de Bogotá, los proyectos concesionados de infraestructura de transporte de Cuarta Generación (4G) y la producción de obras civiles en la capital del país son en esencia los rubros que impulsaron el PIB sectorial en el primer trimestre de 2024.

Tabla 2. Variación anual y contribución al IPOC en puntos porcentuales (p.p.) por tipo de construcción y subclase 2024-I

Tipo de Construcción / Subclase	Año	IPOC	Variación Anual	Contribución total al índice en p.p.
Subclase 1	Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles	85,4	2,4%	1,26
Subclase 2	Pistas de aterrizaje	135,8	-63,4%	0,22
Subclase 3	Puentes y carreteras elevadas	125,0	201,0%	2,82
Subclase 4	Túneles	6,4	-50,9%	0,31
<b>Tipo Construcción 1</b>	<b>Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles</b>	<b>82,2</b>	<b>6,5%</b>	<b>3,56</b>
Subclase 5	Acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos	168,1	146,3%	5,52
Subclase 6	Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	305,4	6,7%	0,09
Subclase 7	Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	217,2	-35,9%	0,46
<b>Tipo Construcción 2</b>	<b>Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)</b>	<b>181,3</b>	<b>80,1%</b>	<b>5,16</b>
Subclase 8	Tuberías de larga distancia	24,1	-76,9%	4,67
Subclase 9	Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	68,3	61,2%	2,51
Subclase 10	Cables locales y obras conexas	113,4	-32,6%	1,52
Subclase 11	Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua y gasoductos locales	82,0	5,0%	0,16
<b>Tipo Construcción 3</b>	<b>Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas</b>	<b>64,8</b>	<b>-19,7%</b>	<b>3,53</b>
Subclase 12	Construcciones en minas	391,3	-10,0%	0,85
Subclase 13	Centrales eléctricas	59,6	42,0%	2,13
<b>Tipo Construcción 4</b>	<b>Construcciones en minas y plantas industriales</b>	<b>106,0</b>	<b>9,4%</b>	<b>1,27</b>
Subclase 14	Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento	189,1	8,1%	0,18
Subclase 15	Otras obras de ingeniería civil	75,9	15,7%	0,85
<b>Tipo Construcción 5</b>	<b>Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil</b>	<b>91,0</b>	<b>13,5%</b>	<b>1,03</b>
<b>Total IPOC</b>		<b>87,6</b>	<b>7,5%</b>	

Fuente: Dirección de Asuntos Económicos de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (DAE-CCI) a partir de DANE (2024)



**CONCRETAMENTE, DE ACUERDO CON LO EVIDENCIADO EN EL PIB Y EN EL IPOC, VALE LA PENA DESTACAR QUE:**

- i. **Estado de proyectos 4G y 5G:** Con corte a 30 de abril de 2024, el porcentaje promedio de ejecución del programa 4G es 78,13%. Específicamente, 20 de los 29 proyectos que conforman esta generación de concesiones viales cuentan con una ejecución promedio de 97,89%. Los 9 proyectos restantes registraron una ejecución promedio de 34,2%. Por su parte, a la fecha, han sido adjudicados 9 proyectos de quinta generación -5G- (seis viales, uno fluvial, uno portuario y uno aeroportuario), de los cuales dos se encuentran en etapa de construcción (Malla Vial del Valle – Accesos de Cali y Palmira y Puerto Antioquia). Los proyectos restantes se encuentran en etapa de preconstrucción y se espera que inicien su construcción entre 2024 y 2025.
- ii. **Ejecución presupuestal:** Con corte a 30 de abril de 2024, el sector transporte ha comprometido el 57,1% de su presupuesto apropiado (\$9,75 billones) y pagado el 15,60% (\$2,66 billones). El Instituto Nacional de Vías (Invías) ha comprometido el 49,9% de su presupuesto apropiado (\$2.24 billones) y pagado el 5,51% (\$259.656 millones). Respecto al rubro de inversión, el Invías ha comprometido el 50,20% (\$2,17 billones) y pagado el 4,9% (\$212.588 millones). Por su parte, la ANI ha comprometido el 66,29% (\$6,06 billones) y pagado el 21,69% (\$1,98 billones). En materia de inversión, la ANI ha comprometido el 78,2% (\$5,8 billones) y pagado el 23,89% (\$1,79 billones).
- iii. **Tendencia negativa para la inversión en el país:** Otro resultado que genera preocupación es lo observado en los niveles de formación

bruta de capital, la cual encadena cinco trimestres con resultados negativos con contracciones mayores al 10%, así mismo, el resultado para el primer trimestre del 2024 fue de -13,4%. Estas cifras dan cuenta de la pérdida de confianza por parte de los inversionistas en la economía colombiana.

- iv. **Falta de dinamismo en los sectores de la economía:** El Índice de Seguimiento a la Economía (ISE) es un indicador que permite realizar un rastreo a las principales actividades económicas en el corto plazo. Para marzo de 2024, el ISE se ubicó en 119,5 puntos, esto es, una contracción de 1,5% respecto al mismo periodo del año 2023. Así mismo, las actividades que presentaron mayores contracciones fueron 'Industria Manufacturera y Construcción' y 'Actividades financieras y de seguros', las cuales cayeron 7,5% y 6,8%, respectivamente.

**Menores presiones en los precios de los insumos:** En marzo de 2024, el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV) fue 131,07, esto es, una reducción de 0,006% respecto a marzo de 2023. Esta cifra se explica principalmente por las variaciones de los insumos utilizados en la subclase construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil (0,22%).

- vi. **Mercado laboral del sector construcción afectado por las dinámicas de la producción nacional y los niveles de inversión:** De acuerdo con la Gran Encuesta Integrada de Hogar, en marzo de 2024, 1.537.000 personas fueron ocupadas en el sector de construcción, esto es, una contracción de 73.000 personas respecto al mismo periodo del 2023. Vale la pena precisar que el total de ocupados en el sector de la construcción representó el 6,78% del total de las personas ocupadas en el país.

### III. Propuestas para recuperar la confianza inversionista y reactivar la economía colombiana hace la CCI

Aunque el valor agregado del sector aumentó en el primer trimestre de 2024, respecto al mismo periodo de 2023, el gran reto que persiste es fortalecer y potencializar la dinámica registrada. Para ello, resulta fundamental recuperar la confianza inversionista y establecer una hoja de ruta clara, realizable y concreta de corto y mediano plazo. De cara a este imperativo, la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) propone:

- i. **Resolver la problemática técnica** y financiera de 4 corredores viales estratégicos: Quibdó-Medellín, Pasto-Popayán, Bogotá-Villavicencio, y vías de frontera-Santanderes (ver mapa respectivo).
- ii. **Avanzar, con metas precisas** en el tiempo, en el ejercicio que adelantan el Ministerio de Hacienda y la CCI, en aras de garantizar los recursos necesarios para la cabal ejecución de algunas concesiones viales.
- iii. **Acelerar los trámites ambientales** de proyectos 5G que se encuentran en etapa de preconstrucción, tales como Accesos Norte 2, Buga-Buenaventura y Canal del Dique. La inversión de estos proyectos asciende a más de 10 billones de pesos.
- iv. **Precisar los cronogramas de licitación** y adjudicación de 3 corredores estratégicos de iniciativa pública, v.gr.: El Estanquillo-Popayán (\$7,8 billones), Villeta-Guaduas (\$7,1 billones) y la iniciativa férrea La Dorada-Chiriguaná (\$2,6 billones).





- v. **Proceder con la indexación (IPC 2023)** e incremento pendiente en las tarifas de los peajes de las vías concesionadas.
- vi. **Honrar los compromisos soberanos** de las vigencias futuras del sector y de los sistemas de transporte masivo de ciudades capitales en el Presupuesto General de la Nación 2025. Sin tales vigencias, el país no hubiese logrado el avance y la inversión notable en infraestructura -más de 120 billones de pesos- en las últimas dos décadas.
- vii. **Acelerar el trámite de aprobación** de varias iniciativas privadas -IP- viales y aeroportuarias que no requieren recursos públicos y que, por ende, no generan presiones fiscales. Su aprobación y debida ejecución derivaría en respuesta contra cíclica de más de 40 billones de pesos: Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla en San Andrés (\$1,01 billones), Aeropuertos de Suroccidente (\$4,2 billones), Ciudadela Aeroportuaria Cartagena de Indias - Bayunca (\$8,6 billones), Campo de vuelo Aeropuerto El Dorado (\$1,6 billones), El Dorado máximo desarrollo (\$13,6 billones), Conexión Centro (\$5,1 billones), Autovía Córdoba-Sucre (\$6,6 billones) y Ruta de Los Andes (\$1,6 billones).
- viii. **Precisar, en términos muy concretos**, fechas y zonas territoriales, para la implementación del cobro de la valorización, y la destinación específica del recaudo, estimado por el Ministerio de Transporte en 14 billones de pesos.
- ix. **Precisar en términos igualmente concretos**, en tiempo y cuantía, el alcance de la inversión prevista en los llamados 'Caminos Comunitarios para la Paz Total'.
- x. **Acelerar, mediante operaciones de crédito**, la ejecución de más de medio centenar de proyectos de obra pública, cuya inversión asciende a más de 13 billones de pesos, localizados en 28 departamentos y con vigencias futuras al año 2030, tales como la conexión 'Alta Guajira' y la variante San Francisco-Mocoa.
- xi. **Garantizar la viabilidad de las obras estratégicas** de la iniciativa privada del corredor de carga Cartagena-Barranquilla (\$6,7 billones entre CAPEX y OPEX del proyecto).
- xii. **Potenciar la dinámica** del instrumento de financiación de 'obras por impuestos', el cual dispone de recursos asignados para el 2024, por un valor de billón de pesos. Vale anotar que las propuestas aquí planteadas, no comprometen nuevos recursos del Presupuesto General de la Nación en lo que resta en el presente gobierno.